

VITTORIO TORBIANELLI

(Dottorando di Ricerca in Trasporti, Traffico e Ambiente)

**“ACCESS CHARGES” FERROVIARI AL COSTO MARGINALE:
UN VECCHIO FANTASMA NELLE NUOVE NORME UE?**

Introduzione.

La Direttiva 91/440, introducendo la separazione fra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi ferroviari, ha determinato, in via di principio, la necessità di calcolare un canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria, da caricare alle imprese che utilizzano la capacità della rete. Ancorché siano ormai trascorsi sette anni dall'introduzione della direttiva citata e nonostante sia stata emanata una ulteriore direttiva (Dir. 95/19) dedicata all'allocazione della capacità e ai canoni di accesso, la questione dei criteri per la determinazione dei canoni di infrastruttura non ha trovato ancora spazi concordi e definitivi di risoluzione ed anzi è andata col tempo acquistando i caratteri di un ostacolo sempre più gravoso sul difficile e discusso cammino verso la rivitalizzazione concorrenziale delle ferrovie. La coscienza che la fissazione di criteri comuni per il calcolo e l'applicazione dei canoni di accesso costituiscono elementi di primaria ed impellente criticità nell'ambito della presente e, per certi versi, decisiva fase del processo di liberalizzazione ferroviaria è dimostrato dalla recentissima esplosione di interesse dedicata a tali tematiche nell'ambito dei lavori della stessa Commissione nonché di altri enti internazionali legati al mondo ferroviario (UIC, CER); ciò anche a seguito dei preoccupanti rapporti UE sull'insoddisfacente applicazione della Direttiva 91/440. E così, nel breve lasso compreso fra il marzo ed il luglio 1998, si è prima assi-

stito alla pubblicazione di una serie di studi sul tema in oggetto e quindi, al “recepimento” di alcuni risultati di tali studi all’interno delle bozze di proposta per una serie di documenti comunitari (un Libro Bianco, e ben tre emendamenti alle precedenti direttive ferroviarie 91/440, 95/18 e 95/19). Dopo anni di diplomatica prudenza sulle questioni dei canoni, il pensiero comunitario è dunque in una fase di pieno fermento, con l’obiettivo di stabilire principî comuni di riferimento per la fissazione dei canoni dell’infrastruttura ferroviaria. Anche se si tratta ancora di una posizione non ufficiale, e quindi aperta a successive revisioni, fra i principî che l’Unione vorrebbe imporre con le nuove normative spicca su tutti il principio del *costo marginale sociale* come riferimento base per la fissazione dei canoni. Ammessa l’importanza essenziale di stabilire un riferimento comune per la fissazione dei canoni, ci si interroga, tuttavia, sulla effettiva validità di richiamarsi così dogmaticamente ad un concetto (quello di costo marginale sociale) che risveglia dubbi non indifferenti, sia dal punto di vista teorico che applicativo; questo in particolare modo nell’ambito del “*pricing*” di un sistema a rete estremamente complesso e particolare come quello ferroviario.

1. *Gli studi per la nuova direttiva sui canoni di accesso.*

È noto che, nell’ambito delle larghe maglie predisposte, a tutela della sussidiarietà, dalla vigente normativa comunitaria nelle Direttive 91/440 e 95/19¹ le imprese ferroviarie dei diversi Stati membri hanno di fatto seguito, fino ad ora, approcci profondamente differenti fra loro per quanto riguarda la determinazione dei criteri di fissazione dei canoni di accesso all’infrastruttura. Tuttavia, la

¹ In alcuni paesi (come Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Portogallo, Spagna), principalmente a causa del grave ritardo nel processo di disintegrazione delle aziende ferroviarie, non si sono neppure informalmente delineati principî generali di fissazione dei canoni di accesso; per gli altri paesi, anche indipendentemente dall’effettiva applicazione, gli approcci sono risultati spesso “filosoficamente” molto divergenti fra loro, costituendo un vero e proprio mosaico di casistiche in funzione della diversità nella visione culturale, negli obiettivi interni aziendali, nelle necessità finanziarie e di politica pubblica, nella situazione giuridica o solo nelle strutture organizzative del mondo ferroviario.

situazione che ne è scaturita appare, in effetti, del tutto incompatibile con le esigenze di concordanza e trasparenza che un mercato “aperto” dei servizi ferroviari, come quello auspicato dalla Commissione dovrebbe possedere, sia a causa delle difficoltà di calcolare il prezzo finale dei servizi internazionali, sia per quanto riguarda la coerenza dei segnali che dai prezzi di accesso dovrebbero derivare all’intero sistema della domanda. Di qui, la volontà forte e per molti versi lodevole della Commissione, di creare una cornice comune di riferimento, la quale, senza mirare ad una vera e propria armonizzazione forzata delle procedure, né ancor meno a stabilire quantitativamente il livello dei canoni, risulti comunque capace di disporre una serie di principî comuni finalizzati ad individuare il profilo di una pratica “ottimale” per tariffazione di infrastruttura, che tuteli l’interesse degli operatori e della collettività.

Con la volontà di migliorare il processo decisionale, i responsabili della preparazione dei testi legislativi sono ricorsi ad alcuni strumenti di supporto, consistenti, fondamentalmente in due studi *ad hoc*, dedicati all’argomento e sponsorizzati, il primo dalla stessa UE ed il secondo dalle unioni ferroviarie UIC e CER².

Ai commissionari dei due lavori, era esplicitamente richiesto di procedere ad una analisi che, in definitiva, permettesse di individuare concretamente principî generali da recepire all’interno di una nuova serie di norme comunitarie in tema di stabilimento dei canoni di accesso dell’infrastruttura.

Utilizzando come fonte primaria il materiale fornito dai due studi citati, i rapidi lavori della Commissione hanno condotto alla pubblicazione, fra il marzo e il luglio 1998, di tre bozze di documenti consistenti:

- in un nuovo Libro Bianco sulla tariffazione delle infrastrutture di trasporto, intitolato “*Fair Payment for infrastructure use: a phased approach to transport infrastructure charging in the EU*”;
- nell’emendamento alle Direttive 91/440 e 95/18;

² I due studi sono i seguenti: 1) N/E/R/A Consultants, *An Examination of Rail Infrastructure Charges - Draft Final Report for the European Commission*, London, April 1998; 2) ROY R., UIC/CER Economic Expert Study; *Infrastructure Cost Recovery Under Allocatively Efficient Pricing*, March 1998.

- nel rifacimento sostanziale della Direttiva 95/19, attraverso una proposta di una nuova direttiva dedicata alle tematiche dell’allocazione della capacità dell’infrastruttura ferroviaria, del prelievo dei canoni di utilizzo per l’uso dell’infrastruttura ferroviaria e della certificazione di sicurezza.

I tre documenti comunitari formano di per sé un *corpus* coerente ed andrebbero, con tranquillità, discussi sinotticamente in relazione alle diverse tematiche che vi sono trattate. Tuttavia, volendo limitare l’analisi al tema ristretto dei canoni di accesso, è opportuno soffermarsi in particolare sulla proposta per la nuova direttiva dedicata ai canoni, in considerazione della natura potenzialmente molto incisiva di tale categoria di provvedimenti.

Nell’osservazione in controluce del testo comunitario, in riferimento ai principî generali per la fissazione dei canoni, si distinguono alcuni connotati che, a nostro avviso, appaiono preoccupanti. Preoccupanti, nel “particolare”, dal momento che il testo rischia di introdurre, in nome di alcuni principî teorici che da lungo tempo sono oggetto di interrogativi (se non di pesanti critiche), inefficacia e, nel migliore dei casi, almeno nuove complicazioni in un mondo che è già di per sé complesso; preoccupanti nel “generale”, in quanto, ancora una volta, si ravvisa nell’ambito dei documenti comunitari, un utilizzo affrettato, superficiale, meccanicistico e comunque insufficientemente critico dell’analisi economica fornita dalla “teoria” sul piatto attraente, ma insidioso (per i rischi di semplificazione), dello studio su commessa con raccomandazioni. Nel seguito si procede ad una disamina di alcuni punti del testo della direttiva che si mostrano particolarmente critici.

2. *Costo marginale: antichi dogmi per nuove norme.*

2.1. *Le proposte della nuova direttiva.*

L’articolo 8 della proposta della nuova direttiva, disponibile solamente in inglese, sancisce, al comma 3, che “...*the infrastructure charge for the use of railway infrastructure, which comprises*

the minimum access package and any of the access services required, shall be set at the cost that is directly incurred as a result of the operation of the train”.

Pur non esplicito, il riferimento ad un canone fondato rigidamente sul costo marginale di breve periodo, direttamente attribuibile al singolo treno è assolutamente evidente, anche alla luce dei numerosi e più espliciti riferimenti al costo marginale di breve periodo presenti in altri punti della proposta di direttiva (*memorandum* esplicativo e spiegazione dei singoli articoli) oltre che del citato Libro Bianco. Si tratta, ovviamente, di un costo marginale sociale, come specificato immediatamente nel comma 5, che deve considerare, oltre ai costi imposti al gestore dell’infrastruttura, anche i costi marginali esterni imposti alla collettività dal passaggio del treno.

Viene inoltre specificato (al comma 4) che è necessario includere nel canone una somma che rifletta la scarsità di capacità, da prelevarsi solamente sui definiti segmenti di rete che evidenziano vincoli di capacità. Tale somma, la cui metodologia di calcolo va resa nota agli acquirenti potenziali delle tracce, riveste evidentemente il valore di indicatore della componente di costo marginale dovuta al costo di opportunità.

Nell’Articolo 9 si enunciano quindi esaustivamente i casi in cui è permesso allontanarsi dal rigido criterio del costo marginale di breve periodo. Si tratta di situazioni connesse alla necessità di ottenere più elevati gradi di copertura dei costi a sostegno di nuove operazioni di investimento nelle linee in relazione alla presenza di vincoli di capacità: pertanto, solo in “eccezionali circostanze” e per “specifici progetti”, è infatti concesso lo stabilimento di un canone basato sul “*long run additional cost arising from the investment made including a reasonable rate of return*”. Del resto, è naturale che la fissazione di un criterio di tariffazione marginale, mirata ad aumentare l’utilizzo della linea, perda del tutto significato quando non vi sia la possibilità di aumentare il traffico. Comunque, anche nei casi di linea satura, per evitare perdita di domanda, i canoni dovranno comunque essere strutturati in modo da caricare oneri fissi solamente all’impresa principale utilizzatrice della tratta e in modo

da tutelare la domanda sociale dipendente dal servizio ferroviario nel caso si volessero applicare tariffazioni alla Ramsey.

In conclusione, quella che emerge complessivamente dalla proposta di direttiva è un'opzione forte e decisa per una rigida applicazione del criterio del costo marginale sociale di breve periodo. Nella forma in cui è attualmente presentata la norma non lascia molte aree di ambiguità interpretativa, ma fa sorgere, per contro, una lunga scia di dubbi di merito.

2.2. Ancora il fantasma di Marshall!

Dubbi che sorgono, in primo luogo, perché la scelta dogmatica di applicare rigidamente il principio del costo marginale è stata presa esclusivamente sulla base del vecchio e semplicistico modellino di matrice marshalliana atto ad individuare le condizioni di massimo *surplus* sociale, la cui famosa dimostrazione grafica che compare su tutti i manuali di economia non si ritiene di dover riportare.

È significativo che l'economista indiano Roy, compilatore del citato studio commissionato dalla UIC/CER (marzo 1998), dal quale gli organi comunitari hanno tratto a piene mani idee e principi per il Libro Bianco e per le proposte di direttiva, utilizza esattamente la versione grafica più semplice del modellino quale fulcro dimostrativo per giustificare la sua crociata viscerale in difesa dell'applicazione del canone a costo marginale sociale a tutte le infrastrutture.

Anche lo studio N/E/R/A, (aprile 1998) appaltato dalla stessa Commissione Europea, sul particolare tema si richiama al modello marshalliano, limitandosi ad asserire, in modo un po' "pilatesco" che *"la teoria economica ci dice che porre i canoni al costo marginale di breve periodo promuove un uso efficiente dell'infrastruttura"*, lasciando così spazio libero alla sicurezza (ed alla fretta?) della Commissione su tale aspetto della questione.

È dunque solamente tale obsoleto modellino, in circolazione ormai dai primi decenni di questo secolo e che fa riferimento esclu-

sivamente dell'efficienza statica nell'uso della risorsa³, il fondamento logico che sta indirizzando l'Unione Europea a prendere una decisione - di amplissimo respiro e verosimilmente di amplissime conseguenze - sui canoni di accesso non solo delle infrastrutture ferroviarie, ma più in generale di tutte le infrastrutture di trasporto.

3. *Alcune riflessioni critiche sul costo marginale.*

Tre ordini di riflessione critica, si oppongono, in via di principio, all'applicazione dogmatica di un principio di costo marginale di breve periodo per quanto concerne i canoni di accesso alla rete ferroviaria; canoni che, si rammenta, tendono a scaricarsi, attraverso la funzione costo dell'impresa che opera il servizio ferroviario, sui prezzi destinati all'utenza finale.

- a) Il primo, a dispetto della stringente "retorica grafica" del modellino dell'economia del benessere, tende a confutare la certezza che il criterio del costo marginale di breve periodo rappresenti effettivamente una soluzione di ottimo collettivo (nel senso dell'efficienza statica nell'uso della rete), in considerazione della dubbia natura o, perlomeno, della dubbia entità del "surplus" generato attraverso la "curva di domanda".
- b) Il secondo si richiama al rischio che, vincolando i canoni al livello di costo marginale, si smarriscano di vista ulteriori ed importanti obiettivi che, al di là all'efficienza statica nell'uso della rete, potrebbero essere assegnati alla politica di tariffazione di un'infrastruttura ed il cui raggiungimento potrebbe costituire, anche in considerazione dell'incertezza valutativa sull'utilità

³ Come noto, secondo il modello marshalliano, nelle industrie caratterizzate da costi medi decrescenti, il livello dei prezzi fissati al costo marginale si dimostra capace di indurre, genericamente, un uso molto ampio della risorsa, in quanto il livello di prezzi del costo marginale è relativamente "basso". Rispetto ad altre soluzioni che aumenterebbero il ricavo dell'industria ma ridurrebbero il numero di acquirenti, porre i prezzi al livello del costo marginale aumenta l'utilità sociale, per il fatto che molti utilizzatori consumano il servizio pagandolo meno di quanto sarebbero disposti a pagare. È la massimizzazione, in tal senso, dell'utilità sociale che viene definita "efficienza statica nell'uso della risorsa".

derivante dalla sola efficienza d'uso, una fonte essenziale di utilità collettiva.

- c) Il terzo elemento di scetticismo si richiama alla difficoltà di individuare, nel concreto e nello specifico ferroviario, un concetto nitido ed allo stesso economicamente significativo di costo marginale per l'uso dell'infrastruttura: ciò, in primo luogo, a causa del peculiare modello d'uso della rete e della configurazione tecnica ed economica delle operazioni che si rendono necessarie per permettere la circolazione dei treni; un'ulteriore criticità, in parte direttamente connessa a tale problema, è imputabile alla notevole difficoltà pratica di configurare affidabili criteri di stima quantitativa dei costi marginali.

Gli spazi argomentativi contro il costo marginale, certamente, non sono nuovi, ed anzi affiancano storicamente tutta la letteratura dedicata al tema della tariffazione delle *public utilities*, pur colorandosi di alcuni riflessi del tutto nuovi nel caso delle reti ferroviarie. Per il breve lasso di spazio qui concesso, non si potrà essere esaustivi nella discussione approfondita delle argomentazioni critiche, di cui si cercherà di evidenziare solamente alcuni fra gli aspetti più macroscopici e rimandando all'eventuale consultazione della bibliografia.

3.1. *Esistenza e dimensione del surplus.*

A riguardo del punto primo, si deve richiamare la lunga serie di critiche che l'economia del benessere, risalente agli anni '20 e fondata sui principî del neoclassicismo, si è trovata a dover fronteggiare sulla formalizzazione del concetto di curva di domanda, di *surplus* sociale e di funzione obiettivo di utilità sociale.

Si avverte da subito che non è nostra intenzione rinnegare la teoria neoclassica ed approvare senza condizioni la posizione di Baumol il quale, dimenticando alla radice la teoria del *surplus*, sostiene, nell'ambito della propria teoria della *contestability*, che la base dei costi su cui calcolare i canoni di accesso deve essere co-

stituita dal costo medio incrementale (non marginale!), dal momento che tutto il mercato è accaparrato dall'impresa che produce il servizio al costo medio inferiore. E non si vuole neppure arrivare al punto di supportare la critica alla teoria del *surplus* con le radicali idee raccolte dal McCloskey, il quale, sfrondando gli allori accademici, svela che il concetto di curva di domanda è, in tutti i casi, un sottile ma quanto mai chimerico artificio retorico.

Anche volendo assumere posizioni più vicine alla teoria classica, non può essere tuttavia taciuto che, essendo una categoria riconducibile quasi indissolubilmente alla soggettività individuale, la disponibilità teorica a pagare degli utilizzatori individuali che determina il *surplus* appare di difficilissima stima e fortemente variabile da caso a caso, anche qualora si ragioni per categorie: questo vale particolarmente in un settore come quello della moderna mobilità, dove le categorie di utenti e di servizi ferroviari (passeggeri e merci) sono molto differenziate (utenti abituali e non, utenti di fascia alta e non, utenti "obbligati all'uso" e non) e dove vi sono comunque numerose ed efficienti alternative al trasporto ferroviario; appare quindi poco lecito affrontare il discorso in termini generali e semplificati.

Inoltre, discutendo sulla quantità globale del *surplus*, sembra di poter affermare che per il prezzo di altri servizi di rete come l'energia elettrica o l'acqua potabile, il concetto di *surplus* ha probabilmente maggiore significato che per i servizi ferroviari: la gioia di poter fare la doccia ogni mattina e sera o di poter sopravvivere ogni giorno aprendo un rubinetto ed evitando di recarsi ad attingere l'acqua al pozzo, assume sicuramente un valore molto importante per qualunque cittadino, mentre il valore globale per gli utenti del servizio ferroviario (anche in considerazione delle alternative possibili e del minor numero di utenti) è sicuramente inferiore.

Vi è poi il problema della difficile giustificazione, nella ferrovia, di una curva di domanda continua dipendente esclusivamente dal prezzo: l'aspetto "qualitativo" del servizio, inteso non tanto come affidabilità, ma come sostanziale disponibilità del treno giusto all'ora giusta è una variabile basilare per la determinazione

della domanda e quindi, se si vuole, anche del *surplus* del consumatore⁴.

Si computi, infine, il rischio che il “segnale economico” indotto dai costi relativamente ridotti a carico dell’impresa ferroviaria per l’accesso alla rete, non si trasmetta, in realtà, all’utente finale e quindi al suo *surplus*. Infatti, anche il mercato dei servizi ferroviari, pur immaginando una situazione teorica di libero accesso, sarà probabilmente caratterizzato, come attualmente avviene per molti mercati liberi di beni e servizi privati, da ampie possibilità di drenare la disponibilità a pagare degli utenti, attraverso la differenziazione del prodotto e la concentrazione dell’offerta: il margine da “oligopolio differenziato” è una realtà delle nostre economie avanzate, ma la teoria classica non ne tiene in alcun modo conto. È dunque possibile che proprio l’ampio *surplus* di coloro che sono disposti a pagare i prezzi maggiori per un treno (ad esempio ad alta velocità o di servizi qualificati per il trasporto di merci) venga prelevato, a livello di prezzi finali, dal funzionamento del mercato oligopolistico dei servizi.

3.2. *Compatibilità con altri obiettivi.*

Come molta letteratura, anche i recenti studi dedicati alla tariffazione dell’infrastruttura ferroviaria sottolineano che vi è un *trade-off* fra i vantaggi di *surplus* ottenuti con la posizione dei canoni di accesso al costo marginale ed il raggiungimento di altri obiettivi, potenzialmente conseguibili con una differente politica di tariffazione.

Primo fra tutti, va considerato con grande attenzione l’obiettivo insito nella riduzione degli effetti redistributivi e soprattutto distorsivi indotti dalla tassazione generale (diretta o indiretta) necessaria, nel caso specifico, a coprire i costi del gestore d’infrastruttura, i cui ricavi sono limitati dai ridotti canoni fissati al costo marginale. La questione del *trade-off* fra copertura dei costi ed efficienza d’uso è annosa e dibattuta, sin dai lavori di Coase

⁴ Cfr. CAVE M. et al., *Competition Aspects of Access Pricing, Report to the European Commission*, 12/95, pag.17.

(particolarmente attento alle conseguenze sul mercato del lavoro) e Wald; lo studio N/E/R/A non manca di ricordare l'ambiguità delle conclusioni generali della teoria, anche recente, su tale argomento⁵ e lo stesso studio di Roy ribadisce, giocando solo con l'ordine delle incertezze, che non vi è alcuna evidenza che il ricorso all'erario sia maggiormente distorto dell'imposizione di una "accisa sul trasporto ferroviario", come provocatoriamente viene definita dall'autore la eventuale differenza positiva canone di accesso e costo marginale. E dunque, anche Roy ammette che l'argomento sulla distorsione provocata dalle imposte rimane, di per sé, aperto, anche se ciò non lo preoccupa particolarmente, considerato il suo disegno fiducioso per un futuro sistema di politica fiscale dei trasporti che non imponga alcun ricorso alla tassazione generale⁶.

A nostro personale avviso, vi sono molti segnali (e non di natura esclusivamente politica!) che nella situazione attuale spingono a valutare come molto elevato il costo opportunità della spesa pubblica, particolarmente in alcuni settori non prettamente o integralmente "sociali" come il servizio ferroviario. Stroncare *a priori*, definitivamente, per tutti gli Stati membri, ogni opportunità di ridu-

⁵ Cfr. ATKINSON A.B., STIGLITZ J.E. (1980), *Lectures in Public Economics*, cap.14.

⁶ Il modello di intervento proposto da Roy sostiene la tesi secondo cui, in un futuro sistema coordinato di politica fiscale dei trasporti nel quale il canone di accesso a tutte le infrastrutture e per tutti i modi, venisse fissato al costo marginale sociale di breve periodo, si determinerebbe, grazie all'elevato *road-pricing* urbano, la disponibilità di un ampio gettito da destinare ad un fondo specifico "trasporti" da cui potrebbero essere abbondantemente attinte le compensazioni dirette all'infrastruttura ferroviaria. In tal modo si eliminerebbero gli effetti distortivi generali, si confinerebbero gli effetti redistributivi all'interno del settore e si allocherebbe nella maniera ottimale la domanda fra i modi. Tali idee sono state fatte proprie, in buona sostanza, dal nuovo Libro Bianco 1998 che in tal modo stravolge del tutto la prospettiva del precedente Libro Bianco sulla tariffazione equa ed efficiente delle infrastrutture (1995) nel quale si auspicava una copertura dei costi pieni per ciascuna infrastruttura di trasporto separatamente considerata. Peraltro, l'eleganza idealistica del modello di Roy (evidentemente molto gradita alla Commissione Europea) sostiene una formula che rimane, nella nostra opinione, non solo utopistica ma anche verosimilmente erranea, richiamandosi da un lato alla possibilità di aumentare notevolmente i canoni dell'infrastruttura stradale congestionata e dall'altro alla facile sostituibilità di domanda fra strada e rotaia, cose che nel mondo concreto sono ben lungi dall'essere scontate. (Cfr., a proposito, GERONDEAU; *I trasporti in Europa*, M&T, Torino, 1996, pag. 10) Comunque, anche solo nel caso il modello fiscale "intermodale", pur essendo corretto, non riuscisse per motivi politici e pratici ad essere sviluppato, si riproporrebbe nuovamente il problema del ricorso all'Erario per il finanziamento della rete ferroviaria.

zione del carico erariale potenzialmente conseguibile — anche nel caso di tratte non congestionate — attraverso uno sfruttamento più ampio della disponibilità a pagare della domanda (ad esempio quella di servizi pregiati), è una scelta che nella situazione attuale degli studi ci sembra fondata su criteri perlomeno aleatori.

Fra gli ulteriori obiettivi di una politica di tariffazione dell'infrastruttura che rischiano di rimanere frustrati dall'imposizione rigidamente dogmatica di un criterio di costo marginale si ritrova la possibilità di operare, attraverso la regolazione dei canoni, politiche di riequilibrio territoriale. Anche il perseguimento di obiettivi di politica della concorrenza all'interno del settore dei servizi ferroviari sembra in qualche modo ostacolato dalla rigida neutralità del canone che impedisce, ad esempio, di incoraggiare nuovi entranti o, più in generale, di guidare le energie verso la struttura di mercato ferroviario più appropriata dal punto di vista competitivo. Da non dimenticare, infine, i rischi di una riduzione dell'incentivo all'investimento, legati alla convenienza del gestore a mantenere più elevati i ricavi corrispondenti ai costi marginali di opportunità imputabili alla scarsa capacità della linea⁷.

3.3. Significatività economica e problemi applicativi.

Il concetto di costo marginale “diretto” in riferimento al treno, così come esplicitato dalla proposta di direttiva, pone innanzitutto un problema di significatività economica del segnale di prezzo, a causa della variabilità che si riscontra, in generale, fra i costi di differenti treni.

Riesumando antichi scheletri, si ricorda che il problema della discontinuità dei costi marginali era stato evidenziato, in ambito ferroviario, già agli albori della teoria. Come rilevato nel lavoro di Borruso, fra la seconda metà degli anni '30 e i primi anni '40, Dur-

⁷ Va tuttavia riconosciuto che la proposta di direttiva è particolarmente attenta ad introdurre soluzioni differenti nei casi di tratte in cui la scarsità di capacità risulti particolarmente grave rispetto alla domanda, evitando pertanto il rischio che un ricavo elevato da parte del gestore in caso di congestione non venga correlato ad uno specifico progetto di miglioramento della rete.

bin, Lerner, Hotelling, Bonbright, Henderson, sebbene con enfasi differente, avevano sostenuto, tipicamente, l'inutilità di ragionare "per passeggero marginale" a causa dell'impennata improvvisa del costo addizionale (altrimenti prossimo a zero) imputabile esclusivamente agli incolpevoli viaggiatori che con la propria presenza richiedevano, dopo un certo numero di passeggeri, l'allestimento di un vagone aggiuntivo.

Mutatis mutandis e ragionando "per treno" invece che "per persona", la questione, in realtà, non cambia di molto. In particolare, il problema della discontinuità si pone in misura ampia non tanto per le componenti di costo in qualche modo riconducibili al consumo "fisico" di fattori produttivi (quali rotaie, cavi elettrici, manufatti, energia elettrica, ecc.), il quale è attribuibile direttamente ad ogni singolo treno⁸, quanto piuttosto per quelle componenti di costo ricollegabili alle attività (in particolare quelle lavorative) inerenti la circolazione sulla rete: a titolo di puro esempio si pensi alle operazioni del sistema di segnalamento. Al margine...dell'ironia, ci si chiede ad esempio se dovrà essere il primo treno in transito dopo le ore 21.00 ad essere "incolpato" della necessità di introdurre il turno notturno del personale di segnalamento? E se vi fosse un unico treno a dover correre dopo le 21.00, questo si dovrebbe assumere tutta la responsabilità, per aver ottenuto "incolpevolmente", forse solo a causa delle esigenze della programmazione di rete, proprio quella traccia?

Abbandonando lo scherzo e immaginandosi, tuttavia, di doversi piegare alla necessità giuridica di evitare ogni scappatoia al costo medio variabile, la soluzione per risolvere questo tipo di problemi formalmente più consona alla norma europea, ma solo in apparenza razionale, richiederebbe di non computare ad alcun treno

⁸Per questi elementi di costo (senza considerare, per nitidezza, la perdita di valore legata al semplice trascorrere del tempo) sembra effettivamente razionale e significativo - dal punto di vista del valore del "segnale" economico - attribuire a ciascun treno in transito una responsabilità marginale di costo definibile come "diretta". Tale costo, misurabile, operando per esempio sulla base anche di studi ingegneristici una ripartizione dei costi dei materiali ma anche dei costi del lavoro della manutenzione. Tale costo, potrebbe differire da treno a treno, a seconda del peso o della potenza impiegata o della qualità del materiale rotabile. Altrettanto si potrebbe dire per i costi esterni imputabili, ad esempio, al rumore di ogni singolo convoglio.

costi marginali derivati dalle operazioni di segnalazione, in quanto non direttamente attribuibili al convoglio, assimilando pertanto tali costi ad un costo fisso.

Tuttavia, il fatto che il costo del lavoro abbia effettivamente, sul “breve periodo”, l’icona di un costo “fisso” è una conseguenza esclusivamente dovuta al sistema giuridico-istituzionale; non si può dimenticare, infatti, che l’impiego di lavoro rimane, dal punto di vista dell’allocazione delle risorse, un costo variabile dipendente dalla circolazione e non può essere eliminato senza danno dai calcoli del “costo marginale” paragonandolo a tutta quella serie di costi realmente fissi dal punto di vista economico, che caratterizzano una rete ferroviaria, anche nel caso vi transiti un solo treno all’anno.

La verità è che non si dovrebbe mai scordare che il marginalismo trova il proprio senso solamente all’interno di una teoria che implica funzioni di costo variabile *continue e derivabili* e che, dunque, l’ineluttabile condizione per una significativa applicazione concreta del marginalismo richiede che i più importanti costi variabili di un’impresa dimostrino almeno una approssimativa somiglianza con funzioni di quel tipo. Non si vede alcun senso nel voler applicare concretamente il criterio marginalista attribuendo ad esso la missione di valido segnalatore delle variazioni di onerosità ad industrie che presentano costi quantitativamente importanti i quali sono vincolati, nella loro variabilità, da eccessivi elementi di rigidità.

Il problema della fissazione della base di costo dovrebbe essere piuttosto affrontato, secondo noi, ricorrendo al concetto di costo medio variabile, che, ricordiamo, nei trattati di contabilità analitica viene indicato come approssimante del chimerico costo marginale. Si arriverebbe ad affrontare, dunque, un semplice problema di costi comuni; tuttavia la formula (*directly incurred*) proposta nell’Articolo 8.3 della direttiva è veramente inibitoria, a meno che non si voglia scorgere, all’interno della stessa legge, un deliberato “Cavallo di Troia” contro il principio nella eccezione “mediatoria” del comma 6, il quale “per evitare eccessive fluttuazioni”, permette

che i canoni “*may be averaged over a reasonable spread of trains and times*”⁹.

Chiuso l’argomento della discontinuità strutturale dei costi, vanno ricordati tutti gli altri generici problemi di variabilità spazio-temporale dei costi marginali, che inducono complicazioni potenziali nella strutturazione del canone finale; si pensi al caso di un treno a programmazione regolare che vede mutare i propri costi marginali nel corso dell’anno a causa delle variazioni della programmazione degli altri servizi sulla tratta; oppure, ancora, alla semplice variazione dei costi da tratta e tratta legata a differenti situazioni di traffico o di capacità o di dotazione tecnica infrastrutturale.

Per finire, non rimane che il problema della complessità di calcolo. Il calcolo dei costi marginali è materia estremamente complessa, tanto che, come già rilevato, contabilmente si approssima spesso ricorrendo al costo medio variabile. Ulteriori specifiche e criteri dovrebbero essere stesi per non indurre procedure di calcolo che, nell’incertezza e nella improba difficoltà dell’opera, risultino talmente “personalizzate” a livello di singole reti ferroviarie da far ripiombare il sistema in una disordinata anarchia. Si ritiene tuttavia, che la fissazione di tali criteri sia un processo talmente lungo, difficile e complesso, da costituire una nuova spada di Damocle sull’applicazione effettiva del criterio.

⁹Riteniamo, tuttavia, che questa formula non possa interpretarsi come posizione di un principio generale che permetta di riferirsi ai costi medi variabili di ampi contingenti di treni (per esempio quelli che determinano la necessità, per la rete, di un turno lavorativo), quanto, piuttosto, uno strumento per legittimare, anche a fini di semplificazione commerciale nella vendita di pacchetti di tracce, il ricorso a *medie dei costi marginali* indotti dai singoli treni condotti, ad esempio da un singolo operatore, nel corso di una stessa giornata o di un anno.

BIBLIOGRAFIA

- BORRUSO G., *Tariffazione dei servizi di trasporto e teoria del costo marginale*, Università degli Studi di Trieste, Del Bianco, 1975;
- CAVE M., CROWTER P., HANCHER L., *Competition Aspects of Access Pricing, Report to the European Commission*, 12/95 (mimeo)
- COASE R.M., *The marginal Cost Controversy*, Economica, vol VIII, 1939, p. 145;
- EU COMMISSION DG VII, *Proposal for a Council Directive relating to the allocation of Railway Infrastructure Capacity and the Levying of Charges for the use of Railway Infrastructure and Safety Certification*, (Explanatory memorandum, III Proposal of directive, Explanation of the individual articles), 23.7.1998 (mimeo);
- GERONDEAU C., *I trasporti in Europa*, M&T, Torino, 1996;
- GERONDEAU C.; *Fair Payment for infrastructure use: a phased approach to transport infrastructure charging in the EU, Communication to the Commission by Mr. Neil Kinnock*, 7/1998 (mimeo);
- MCCLOSKEY D., *La retorica nell'economia*, Einaudi, Torino, 1985;
- N/E/R/A CONSULTANTS, *An Examination of Rail Infrastructure Charges - Draft Final Report for the European Commission*, London, April 1998;
- ROY R, UIC/CER-Economic Expert Study, *Infrastructure Cost Recovery Under Allocatively Efficient Pricing*, March 1998;
- WALD H.P., *The classical Indictment of Indirect Taxation*, Quarterly Journal of Economics, vol. LIX (1945), p. 577.

GUIDO RINALDI BACCELLI

(c.s.)

Le sollecitazioni che ho ascoltato dal prof. Ponti mi spingono a formulare una domanda. Le analisi e le esposizioni che ho sentito sono di un dettaglio e di una lucidità esemplare e dimostrano completezza, completezza e padronanza dei temi; nonostante tutto trovo una distonia nella conclusione. Personalmente sono convinto che, quando un problema è ben noto in tutti i suoi contenuti, la soluzione sia a portata di mano o, quantomeno, lo sia il ventaglio delle proposte. Ad una sola cosa non credo: il prof. Ponti ha concluso dicendo “non ho una soluzione, non ho una proposta”. Provo ad avanzare una schematizzazione che forse può aiutare a formulare qualche proposta in merito alla trasformazione, al processo - voglio chiamarlo così - di liberalizzazione o di adeguamento europeo del sistema ferroviario dei singoli Paesi. Io credo che, per trovare delle risposte, qualche volta occorra fare qualche piccolo passo indietro per cercare di capire lo spirito della legge.

Perché la Comunità si è posta il problema della trasformazione, dell'aggiornamento anche societario, strutturale-societario, delle imprese ferroviarie? Penso che abbia riconosciuto una inadeguatezza dei singoli sistemi europei, e delle ferrovie nel loro complesso, ad affrontare le nuove sfide, le globalizzazioni e la containerizzazione del mercato europeo del prossimo millennio. La Comunità ha proposto la suddivisione tra rete e gestione dei servizi merci e passeggeri per creare degli spazi, aprire dei varchi all'interno dei quali possono inserirsi energie nuove, forze nuove in grado di rivitalizzare o adeguare organismi che di per sé non erano in grado, evidentemente, di produrre eventi nuovi. Il legislatore, per quanto distratto, non si pone mai l'obiettivo di intervenire sotto il profilo giuridico per trasformare qualcosa che va benissimo e che è ricco di energia.

Allora vediamo cosa è emerso ieri: la soluzione inglese è radicale, al pari di quella francese. Quest'ultima, però, è di segno completamente opposto, nella presunzione o nella convinzione che l'energia interna della struttura sia sufficiente a produrre trasformazioni e cambiamenti. La soluzione tedesca è molto lungimirante, razionale nel prevedere una pianificazione di lungo periodo.

Quanto alla possibile soluzione italiana, vorrei ricordare che in fondo stiamo parlando di un comparto economico, di un'azienda, ancorché di valore strategico. Per i temi aziendali non esistono soluzioni uniche ma, partendo dalle condizioni di base, in rapporto all'obiettivo che ci si propone, è possibile disporre di un ventaglio di soluzioni, tutte efficaci.

Io credo che la soluzione inglese non sia riproponibile in Italia perché troppo radicale: non abbiamo un contesto di natura economica, un comparto privato pronto ad accettare questo tipo di proposta. Non solo: quanto abbiamo da dismettere, non funziona e quindi nessuno lo comprerebbe, o probabilmente le condizioni di vendita sarebbero inaccettabili.

Quanto alla soluzione francese, non saremmo in grado di prenderla in considerazione perché la situazione delle nostre ferrovie è tale da non far pensare ad un'“autorinnovamento” che nasca dall'interno.

La soluzione tedesca, forse la più perfetta tecnicamente, è di lungo periodo, non si attaglia alla nostra situazione critica, emergenziale.

Credo che probabilmente, mutuando gli esempi degli altri Paesi, vada identificato una volta per tutte come vorremmo che fosse il servizio ferroviario in Italia, perché questo è il vero problema, questa è la sfida strategica. Affrontando la questione in questi termini, probabilmente la soluzione che in qualche misura ha adombrato il prof. Ponti è la nascita di secondi o terzi gestori che siano capaci non di uccidere la presenza pubblica ma che consentano un processo di transizione, con interventi di efficacia immediata, che offrano una soluzione di tipo tedesco però con l'immediatezza che la nostra situazione italiana richiede.

MARCO PONTI

(c.s.)

Dunque, sembra che, per varie questioni, “si stava meglio quando si stava peggio”. Il primo PGT ha dato un contributo importante, io stesso vi ho lavorato: lì il termine monopolio non compariva nemmeno.

Riguardo alla osservazione del Prof. Rinaldi Baccelli, non credo che abbia giovato molto a migliorare la situazione una visione rigidamente pianificatoria dello Stato, con una previsione di spesa di 440.000 miliardi nel 1983, cioè di un milione e di trecento miliardi, oggi cioè una “*shopping list*”.

Il canale del consenso di cui ho parlato nel mio intervento si riferisce agli addetti alle Ferrovie e il mondo che sta loro intorno e non attraverso i risultati complessivi di benessere per il Paese.

La soluzione inglese ha alcuni vantaggi: se va interpretata anche dal punto di vista sociale, è abbastanza protettiva perché è una via di mezzo tra la direttiva 440 e la soluzione giapponese. Vengono messi all’asta servizi, in un’area geografica limitata. La soluzione inglese ha pertanto un contenuto intrinseco relativamente protettivo per la struttura dei servizi offerti, e riduce alcuni rischi di distruzione dell’impianto complessivo. Quindi guarderei con qualche ulteriore attenzione ad alcuni aspetti del modello inglese.

Sul fatto dell’introduzione di terzi gestori, io credo sia la cosa fondamentale: all’inizio saranno tutti protetti e sussidiati, cioè un contesto poco conflittuale e molto realistico. Terzi gestori, politicamente accettabili quindi, che non spaccano le F.S. ma che cambiano la faccia degli attori, che veramente facciano intervenire altri soggetti, magari con le spalle larghe, magari la FIAT, e quindi con garanzie di ogni tipo “all’italiana”. Sarebbe comunque un balzo in avanti rispetto al rinforzamento dell’unico soggetto FS. Questo non è problema che riguarda solo le Ferrovie. Purtroppo il mio maestro Cavazzutti, ha detto “è dovere dei manager valorizzare *assets* in una fase di privatizzazione”. Lui è molto bravo, ma qui credo che ha fatto un errore terribile: nella fase di transizione al mercato, non è quello l’obiettivo dei managers, altrimenti si rafforza il monopolio proprio nella fase più delicata. E questo dovrebbe valere anche

nelle F.S.. Non si dovrebbe rinforzare il monopolio nella fase di passaggio perché questo vuol dire far finta di volere andare avanti, in realtà si va indietro.

Con riferimento all'intervento del dott. Torbianelli, la mia proposta credo che sia abbastanza concreta, un po' banale, ma abbastanza concreta. Occorre che il mondo scientifico rinnovi gli studi sulla "vecchia" analisi costi-benefici, apportando gli elementi di innovazione che vi sono stati, anche di rilievo, di cui nessuno si occupa più perché non è di moda. Invece, di fatto, questo rimane l'unico strumento, opportunamente rimodernato, per provocare una riflessione pubblica sulla destinazione delle risorse.

Occorre ricominciare a fare analisi costi-benefici, dibatterne i risultati, e farli eseguire da soggetti neutrali. È questo uno dei miei cavalli di battaglia: non si può farli eseguire sempre ai soggetti interessati, secondo l'abitudine di questo Paese, che chiede sempre all'oste se il vino è buono!

AGOSTINO LA BELLA

(c.s.)

Abbiamo qualche minuto, chiediamo al Presidente Tesini se desidera fare qualche commento.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Desidero solo evidenziare ancora una volta perché lo sto facendo in tante sedi, che l'Italia è l'unico Paese che non dispone di un Istituto Nazionale di Ricerca nel campo dei Trasporti, per cui anche le molteplici iniziative presenti nel Paese - di cui il CUST, del quale noi siamo ospiti, è un esempio importante e significativo - rischiano di essere disperse. Non c'è, infatti, un punto di riferimento nazionale che possa programmare e quindi supportare quei processi di innovazione che riguardano soprattutto certi ambiti, quale quello della sicurezza nel campo dei trasporti, e in modo spe-

cifico nel trasporto ferroviario. Quindi – e lo dico non da oggi –, spero che con lo sforzo congiunto del Consiglio Nazionale delle Ricerche e del mondo imprenditoriale, di cui la Federtrasporto costituisce l'espressione più significativa, e con il contributo ed il concorso anche di chi già nel campo universitario e scientifico si occupa di questo settore, si possa arrivare in tempi brevi all'istituzione di tale Istituto, cogliendo l'occasione che, a mio avviso, si presenta con l'elaborazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti.

Infatti, se non si vuole ripetere l'esperienza negativa del passato, in questa sede ci si deve porre anche il problema di una strumentazione che sia soprattutto legata ad una definizione del ruolo del soggetto pubblico che importi soprattutto interventi proprio sul piano della ricerca, sul piano della formazione, sul piano di quella carente informazione statistica, che prima anche il prof. Ponti rilevava. Il Piano Generale dei Trasporti può essere l'occasione per accelerare i tempi attorno a questa iniziativa. Aggiungo che la stessa legge finanziaria, che si sta predisponendo, dovrebbe trovare la soluzione, in quanto già esiste una norma, finora inapplicata, che destina una quota dell'1% degli investimenti pubblici, nel campo dei trasporti, alla ricerca. Auspico che, per segnare una svolta reale rispetto al passato, non ci sia solo la presenza del soggetto pubblico, ma anche del mondo industriale.

In merito al confronto fra i modelli ferroviari europei occorre distinguere due piani concettuali. Un piano è quello del modello organizzativo dell'impresa come tale, su cui non sussistono grandi divergenze: c'è il modello organizzativo, per esempio, che le Ferrovie hanno prescelto, quello divisionale, che è un modello seguito da tutte le grandi ferrovie, in cui tutte le risorse sono attribuite ai vari settori (ai comparti merci e viaggiatori, al trasporto metropolitano); è un modello che solo i francesi e le piccole ferrovie, come quella greca, non seguono.

L'altro piano di confronto riguarda, invece, l'intervento dello Stato sulle linee ferroviarie, che può essere nell'ambito di un contratto di servizio, nell'ambito di un contratto di investimento o, anche, in sede di attuazione delle direttive comunitarie. Per esempio,

devono essere ancora recepite le direttive n. 95/18 e n. 95/19, che disciplinano la presenza o meno di autorità terze rispetto alle ferrovie per l'assegnazione delle tracce e la gestione dell'accesso. Invece le FS S.p.A. stanno ragionando come un gestore delle infrastrutture, che al tempo stesso fa anche il regolatore e l'attribuzione delle tracce.

Ricordiamo che sul piano dei rapporti tra Stato e imprese già sono state fatte delle scelte: c'è stato il recepimento della direttiva n. 440, c'è la "Bassanini" che, bene o male, comincerà ad operare da ottobre, ed i primi contratti tra Regioni e Ferrovie dovranno essere attuati da giugno del prossimo anno.

Il discorso del prof. Ponti va al di sopra di queste linee già tracciate per aprire il dibattito e studiare altre soluzioni possibili. È chiaro, comunque, che il modello di intervento dello Stato sulle linee ferroviarie, unito al modello organizzativo, determina i diversi modelli di *management* dell'impresa.

ALBERTO BATINI

(Dottorando di ricerca in Diritto dei Trasporti)

Durante la pausa, chiedevo a Mr. Swift, quale era la percentuale di carico trasportata su ferrovia nel Regno Unito con riferimento al volume di traffico globale trasportato anche con mezzi alternativi. Sono rimasto fortemente sorpreso nell'apprendere che è appena il 7% rispetto a tutto il volume di merci trasportate. Ignoro esattamente la percentuale italiana della merce trasportata a mezzo ferrovia, sia come traffico containerizzato, sia come traffico non containerizzato. Penso a tutti gli autoveicoli che percorrono la linea Livorno-Civitavecchia. Credo che – e non lo dico da contribuente, ma da neo-studente di queste materie – il futuro sia, o debba essere, quello di incrementare il più possibile il traffico containerizzato su ferrovia aiutato dal traffico su cabotaggio.

Capisco i problemi che questo comporta in Sicilia, ma un *container*, che oggi per arrivare in Sicilia impiega 18-20 ore di trasporto gommato venendo dal Nord-Europa o comunque dalla Francia, può tranquillamente essere imbarcato a Genova ed essere sbar-

cato a Gioia Tauro, limitando l'impegno del trasporto gommato alla tratta Gioia Tauro-Sicilia. Comunque, in generale, credo che chiunque lavori ad un progetto di razionalizzazione della gestione economica di un impianto ferroviario, non possa prescindere nel comparto merci dallo sviluppare un programma di incremento del trasporto containerizzato su ferrovia.

Chiedo ai relatori se sono al corrente – come senz'altro saranno – di programmi, di piani programmatici in Italia, e più in generale in Europa, volti ad incrementare questo tipo di traffico su ferrovia come trasporto alternativo. L'ing. Laganà ci ha parlato molto chiaramente e brillantemente di cosa le ferrovie stanno facendo in questo settore insieme a tutti gli Stati europei, però ci ha anche riferito che è poco usata e poco sfruttata questa potenzialità che oggi esiste. Ed è un peccato: in Emilia, dove c'è la stragrande maggioranza dei centri intermodali, in parte attrezzati, in parti attrezzabili, non mi pare che questi siano serviti da quelle *freeways* che sono state individuate nel corso della relazione dell'ing. Laganà. Chiedo al relatore, quindi, se ci sono programmi per sviluppare questo tipo di traffico.

MASSIMILIANO COLAFIGLI

(Dottorando di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti)

Vorrei chiedere all'ing. Laganà qual è attualmente il sistema di regolazione, dietro assegnazione delle tracce orarie, per quanto riguarda le *freeways*.

Chiedo inoltre all'ing. Laganà di chiarire meglio come attualmente sono stati fissati i canoni di accesso per le *freeways* e come vengono commercializzati questi servizi.

ANTONIO LAGANÀ

(c.s.)

Occorre premettere che la quota di mercato merci in Italia viaggia sull'11%. I piani di investimento delle Ferrovie prevedono iniziative per lo sviluppo di terminali intermodali e per opere infrastrutturali, che riguardano l'ampliamento delle sezioni delle gallerie al fine di ridurre quanto più possibile i limiti oggi esistenti all'impiego di alcune tecniche intermodali. Tuttavia, questo è un problema che nel Nord Italia padano non esiste. Esiste ai valichi, ai transiti, ed esiste per i collegamenti verso il Sud, anche se solo in determinati punti, a partire da Bologna.

Per fare un esempio, sulle linee che da Genova conducono in Svizzera via Domodossola, ci sono dei lavori in corso per consentire il passaggio delle sagome di *containers* più grandi, iniziative di elettrificazione, di automazione di linee e di revisione di alcune strutture, ponti ed alcuni impianti ferroviari. Questo è un programma che nel '99 dovrebbe completarsi per realizzare un accrescimento notevole di capacità per i trasporti di *container* dal porto di Genova verso il Centro dell'Europa, via Domodossola.

Sono stati stanziati circa mille miliardi per i terminali intermodali proprio per incentivare questo tipo di traffico. In particolare, c'è un progetto per rendere più competitivo il porto di Gioia Tauro e mi collego, quindi, alla domanda del dott. Batini.

Nel disegno delle *freeways*, lei non vede itinerari centrali via Bologna-Firenze-Roma per l'attuale indisponibilità di tracce dovuta alla saturazione dell'itinerario dorsale ed al profilo inadeguato di molte gallerie, anche se le *freeways* arrivano fino a Bologna per proseguire verso Brindisi. In questo caso da Bologna in giù, sul versante adriatico, occorrono interventi alle gallerie meno impegnativi per conseguire le sagome necessarie ad un passaggio, con minori vincoli, dei trasporti containerizzati.

Inoltre, per rendere più competitivo il porto di Gioia Tauro, si sta studiando e realizzando un itinerario *containers* alternativo a quello Bologna-Firenze-Roma. L'itinerario alternativo collegherà Gioia Tauro a Bologna via Cosenza-Sibari-Taranto-Bari-Ancona. Avremo, su questo itinerario significative disponibilità di capacità,

perché la linea adriatica è meno sfruttata e con maggiori disponibilità di tracce, soprattutto dopo il completamento del raddoppio tra Pescara e Foggia.

Notevoli capacità sulla dorsale fondamentale si avranno nel futuro con l'attivazione delle opere di quadruplicamento per l'Alta Velocità fra Milano, Bologna e Napoli.

Riguardo all'altra domanda, posta dal dott. Colafigli, sui sistemi di competizione e sui canoni di accesso, va sottolineata la circostanza che – come dicevo nella relazione – le direttive europee, soprattutto la n. 19 del '95, tracciano delle linee che non danno indicazioni sufficienti per avere soluzioni omogenee. Quindi c'è molta libertà da parte delle Ferrovie ed i sistemi di competizione sono anch'essi molto generici e lasciati alle iniziative delle singole Reti.

C'è una iniziativa della Commissione per adottare, entro l'anno, delle direttive più stringenti e più omogenee, come si è fatto per le *freeways*, per le quali alcune regole sono state fissate. Per esempio, in caso di richieste di tracce orarie in conflitto tra loro, viene privilegiato chi chiede la traccia più lunga, fermo restando che la traccia assegnata debba attraversare almeno una frontiera. Peraltro, l'esperienza *freeways* è stata anche voluta per conoscere le problematiche concrete che un *reale* mercato con *reali* competitori apporteranno nello scenario liberalizzato. Per quanto riguarda i pedaggi, molte Reti hanno già stabilito i loro modelli: per esempio, l'Olanda ha fissato zero lire a chilometro perché è chiaro che, avendo un piccolo tratto di ferrovie, vuole incentivare l'accesso ai porti; anche se, nel 2000, stabilirà un nuovo sistema. I tedeschi, gli austriaci e gli svizzeri hanno sistemi di pedaggi elevatissimi: si parla di 6 ECU per treno-chilometro, che corrispondono a circa £. 12.000. In Italia il modello che è stato studiato è in discussione, e c'è una proposta delle Ferrovie al Ministero dei Trasporti, che richiederà il parere del CIPE. Si prevede un costo di circa 2-3 ECU per treno-chilometro, a seconda del tipo di trasporto. È un modello abbastanza articolato di cui, se volete, vi posso dare qualche accenno. Il sistema europeo è ancora disomogeneo e, a mio avviso, al

momento non competitivo. Vedremo cosa porteranno i prossimi passi della Commissione in questa direzione.

AGOSTINO LA BELLA

(c.s.)

Ringrazio i relatori per la loro chiarezza e mi associo ai ringraziamenti che sono stati fatti al prof. Fanara ed ai suoi efficientissimi collaboratori per averci offerto questa occasione di confronto, stimolante per tutti noi.